

～ 調査結果の概要 ～

【調査の目的】

- 国・県の離島航路補助金を受けて運航している町営の宮之浦～口永良部・島間航路の維持・確保を目的とする。
- 航路を取り巻く地域の現状や運航実態、航路診断、経営診断等を踏まえた具体的な航路改善方策を検討する。

【航路及び地域の現状と課題】

＜航路の特性＞

- ◇ 外海にある小規模離島を運航する航路
- ◇ 屋久島と口永良部島を一体的に結ぶ生活航路
- ◇ 火山災害時の避難航路としての役割
- ◇ 火山災害から復興途上の農林水産業を支える航路
- ◇ 屋久島との観光交流が期待される航路
- ◇ 車両普及を推進する航路
- ◇ 一般廃棄物等の島外への搬送に必要な不可欠な航路
- ◇ 長年にわたり口永良部島～屋久島～種子島を結ぶ航路

＜航路の課題＞

- 島間航路の位置づけの明確化
長年にわたり地域住民に定着している航路ながら、種子島と屋久島の間を高速船やフェリーが運航され、競合航路が存在。
- 高速船との接続を考慮した運航
現在の運航ダイヤは、フェリーとの接続を考慮し、高速船との接続はあまり良いとは言えない状況。
- 老朽化への対応
就航後 19 年を経て、離島航路に就航する同規模船舶の平均船齢（18 年）を超えている。
- 口永良部切符販売及び待合所の改善
島の防災や観光情報の発信機能も備えた切符販売・待合所として改善する必要がある。

【航路診断（現状と課題）】

- 不安定な運航から安定化へ
平成 26 年度は海難事故の発生により 45 日間にわたり運休したこと、平成 27 年度及び平成 28 年度は新岳の爆発的噴火の影響から就航率は大幅に低下したが、この 1 年間の運航状況は安定しており、就航率は改善傾向にある。
- 代替船舶の建造による航路の安全性・安定性の確保
本航路は使用船舶が 1 隻でかつ老朽化のため、故障やトラブルにより運休した場合は、口永良部島の住民の生活に大きな影響を与えるものである。
- 口永良部航路での旅客輸送の促進
平成 28 年度の口永良部航路の旅客実績は近年で最も多い平成 25 年度の 77.2% の水準。一方自動車航送実績は前年比 2.3 倍、

貨物輸送実績も近年で最も多い平成 24 年度の 90.3% の水準。

- 島間航路での多様な地域間移動のニーズの掘り出し
口永良部航路は今後も輸送需要は拡大するとみられるが、島間航路は旅客、自動車、貨物のいずれも減少しており、安定した運航の PR と利用促進により多様な地域間移動のニーズの掘り起こしが課題
- 車両を自走で車両甲板へ搬入できる構造の代替船建造
自動車航送や貨物輸送ニーズが高まる中で、荷役作業にあり、代替船建造時には車両を自走で車両甲板へ搬入できる構造への改良が課題である。
- 住民・航路利用者のニーズへの対応
 - ◇ 口永良部航路は地域の重要な公共交通機関
住民の 4 割に当たる方が、「屋久島町外への移動」や「買い物」、「通院・介護」、「仕事」等の目的で、月 1 回以上の頻度で利用。一方、島間航路の住民利用はほとんどみられていない。
 - ◇ 航路利用者では、「観光・レジャー」や「仕事（商用）」、「工事・保守点検」、「帰省」を目的とし、航路の利用頻度は、「今回が初めて」が最も多い。
 - ◇ 船舶の満足度では、住民及び航路利用者ともに、「乗り心地（揺れ）」「エンジン音・におい」「トイレ・洗面所」で「不満である」が「満足である」を上回り、これらの改善が課題である。
 - ◇ 運航パターンやダイヤの見直し
運航への要望では、住民では口永良部航路の増便と島間航路の減便、航路利用者では偶数日と奇数日の運航の見直しが多い。

【経営診断（現状と課題）】

- 本航路は、航路需要が小さく収益機会に乏しい一方で、宮之浦港を中心に口永良部漁港、島間港の 3 地点を毎日運航しており、経費負担は大きくなっている。したがって、収益機会の維持・創出と運航経費増加の抑制を考慮した運航の実現が課題である。
- 収益機会の維持・創出
口永良部島への定住人口の増加や交流人口の増加、産業振興等に取り組み、航路利用の促進につなげることで収益機会の維持・創出を図る必要がある。
 - 運航経費増加の抑制を考慮した運航の実現
 - ◇ 船舶修繕費の改善
 - ドック先との定期的な情報交換や整備費の調査を行い、増加の抑制に努める。
 - 現行の船舶では船舶修繕費の増加を抑制するには限界があり、代替船導入を早急に検討。
 - ◇ 燃料潤滑油費の抑制
運航パターンの検討による総合的に燃料潤滑油費の抑制

【航路改善方策の検討】

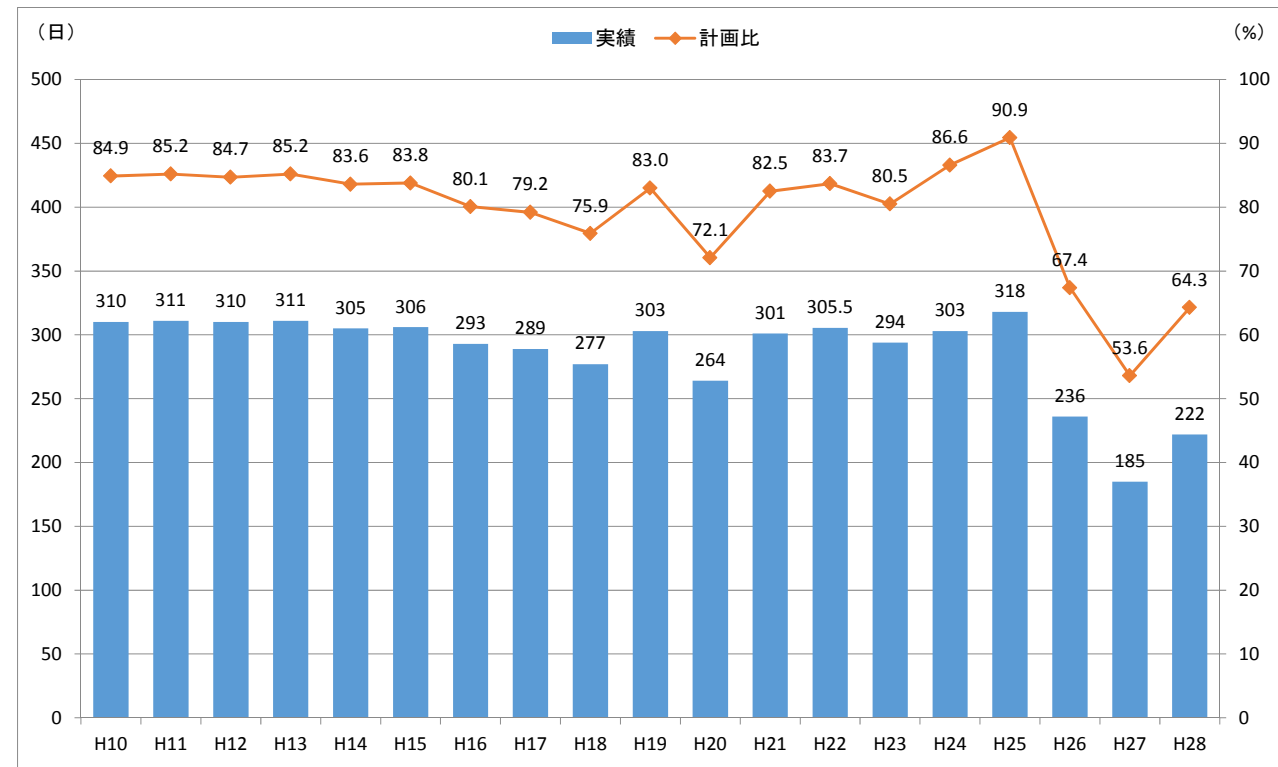
＜基本的な考え方＞

- ① 口永良部航路は、口永良部島の住民にとっては唯一の生活航路であり、火山災害からの復旧・復興事業や定住促進事業等を考慮し、今後は増便の検討も含めて利便性を改善する。
- ② 島間航路は航路の利用者特性や競合する船舶の実態を踏まえて減便を検討する。
- ③ 航路経営を安定させるため、現状の運航を見直すとともに、経費増加の抑制に取り組むが、船舶の老朽化が進み、腐食や装備品等の交換頻度の増加等による船舶修繕費が膨らみ、航路経営に深刻な影響を与えていることから、代替船建造を検討する。
- ④ 本航路は、島民の移動や生活必需品等の物資の輸送に加え、火山噴火時の避難手段としての役割を担っており、住民の生活と安全を守る重要な社会基盤であり、また屋久島と種子島の地域間交流を支える航路でもあることから、船舶建造費を含め、国や鹿児島県の支援を受けつつ、今後も航路を維持・確保していくものである。

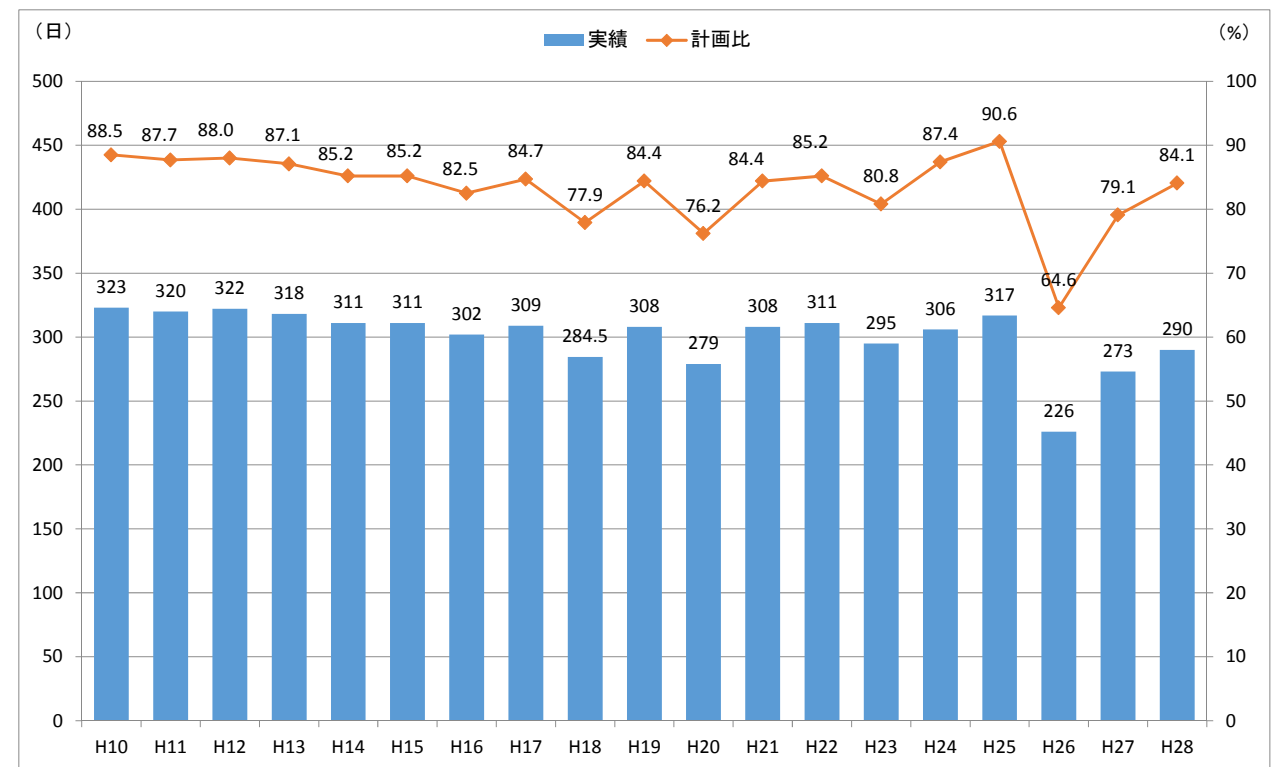
＜航路改善方策の検討＞

- (1) 代替船建造の検討
 - ① 船型・規模、航海性能・旋回性能等の適正化
航海速力は現状と同等程度の航海速力を目指し、スラスタやフィンスタビライザーを装備し、港内での旋回性能や横揺れ防止機能の向上を図り航海中の快適性の向上を目指す。旅客定員は最大搭載人員を 150 名とし、通常の運航による定員を 100 名以下に検討する。
 - ② 荷役作業等の効率化に向けた車両甲板の改善
 - ③ バリアフリー化等による居住性の改善
 - ④ 代替船建造における共有支援制度の活用
鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶建造に関する技術支援や融資制度、国の離島航路構造改革補助金及び鹿児島県の建造費補助金を活用することにより、適正な船舶建造や耐用年数期間に発生する減価償却費などの経費の抑制に努める。
- (2) 利用促進策の検討
 - ① 航路需要や船舶接続に応じた運航パターン、ダイヤの検討
 - ② 島民運賃割引制度の拡充の検討
 - ③ 口永良部島への里めぐりツアー商品の開発
 - ④ 旅行代理店と連携した島間便の利用促進
- (3) 待合所の魅力づくり
 - ① 口永良部待合所の改善
 - ② 宮之浦港での口永良部地域情報の発信

口永良部航路の就航率

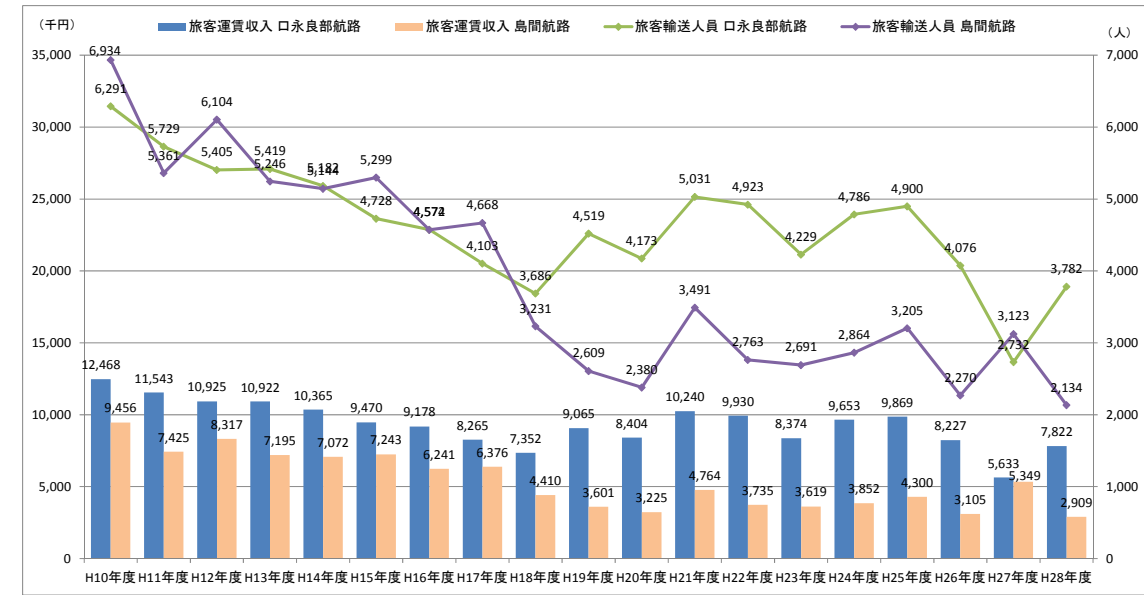
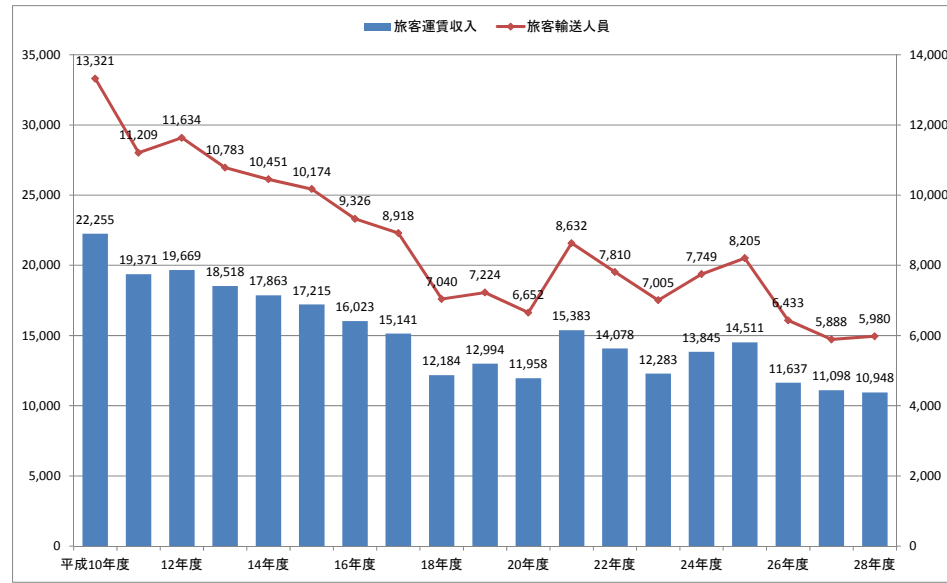


島間航路の就航率

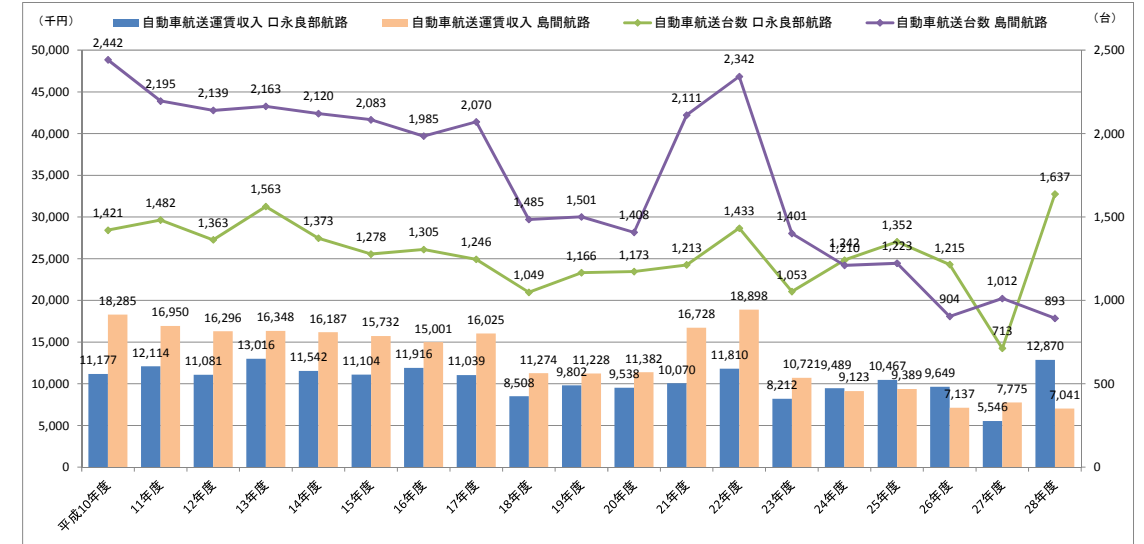
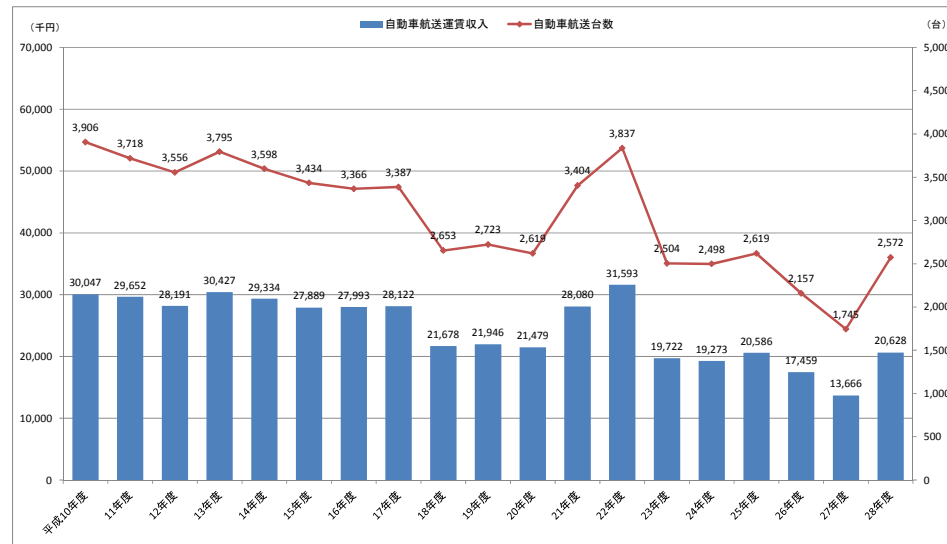


	区間	欠航日数及は回数						
		悪天	入渠	機関故障	定期検査	中間検査	臨時検査	その他
H28年度	宮之浦～口永良部	35			16		1	92
	宮之浦～島間	52			16		1	7
H27年度	宮之浦～口永良部	38				18		124
	宮之浦～島間	63		1		18		10
H26年度	宮之浦～口永良部	42	45			31	3	8
	宮之浦～島間	50	45			31	3	10
H25年度	宮之浦～口永良部	24				17		6
	宮之浦～島間	25				17		6
H24年度	宮之浦～口永良部	38				14	6	5
	宮之浦～島間	35				14	6	5
H23年度	宮之浦～口永良部	44	10	0	16			1
	宮之浦～島間	40	12	1	16			1
H22年度	宮之浦～口永良部	34	4			16	3	3.5
	宮之浦～島間	24	4	2		16	3	5
H21年度	宮之浦～口永良部	45	3			15	1	
	宮之浦～島間	37	3			15	2	
H20年度	宮之浦～口永良部	62	3	22		15		
	宮之浦～島間	47	3	22		15		
H19年度	宮之浦～口永良部	44	3			15		
	宮之浦～島間	39	3			15		
H18年度	宮之浦～口永良部	68	3		17			
	宮之浦～島間	60.5	3		17			
H17年度	宮之浦～口永良部	59	3			14		
	宮之浦～島間	39	3			14		
H16年度	宮之浦～口永良部	53	4			15		1
	宮之浦～島間	45	4			15		
H15年度	宮之浦～口永良部	44	3			12		
	宮之浦～島間	39	3			12		
H14年度	宮之浦～口永良部	40	3		15			2
	宮之浦～島間	35	3		15			1
H13年度	宮之浦～口永良部	33	4		17			
	宮之浦～島間	26	4		17			
H12年度	宮之浦～口永良部	38	4			14		
	宮之浦～島間	26	4			14		
H11年度	宮之浦～口永良部	36	3			15		
	宮之浦～島間	27	3			15		
H10年度	宮之浦～口永良部	39	2	1		13		
	宮之浦～島間	27	2			13		

旅客輸送実績の推移



自動車航送実績の推移



貨物輸送実績の推移

